ANNO III. Udine 2 Luglio 1865 N.° 27

LA INDUSTRIA

ED IL COMMERCIO SERICO

Per UDINE sei mesi antecipati . . . . fior. 2. —
Per l'Interno » » » . . . . » 2. 50
Per l'Estero » » » . . . . » 3. —

Esce ogni Domenica

Un numero separato costa soldi 10 all' Ufficio della Redazione Contrada Savorgnana N. 127 rosso. — Inserzioni a prezzi modicissimi — Lettere e gruppi affrancati.

Quei gentili nostri abbonati che intendessero continuare nell' associazione della Industria anche pel secondo semestre, sono pregati di rinnovare in tempo le loro domande, per non soffrire ritardi nel ricevimento del giornale; e coloro che non intendessero di restare abbonati a volerci rimandare il presente numero.

La Redazione

Udine 1 luglio

L'aumento che si è spiegato nelle sete su tutte le piazze di consumo, è una conseguenza del risultato generale del raccolto che, fatte poche eccezioni, vien ovunque constatato inferiore a quello della precedente campagna; e quando a questa malaugurata circostanza si aggiunga la estrema riduzione delle vecchie rimanenze che ormai sono quasi affatto scomparse dai mercati, non si dovrebbe concepir certe apprensioni sul destino futuro dell' articolo. Ma l'esperienza degli anni passati è là per provarci, che la scarsezza delle raccolte sempre non basta a sostenere i corsi quando sono portati al di là di certi limiti, e che di qualche peso nell' equilibrio dei prezzi sono pure da considerarsi le condizioni economiche in cui versa da qualche anno l'Europa, per non dire tutto il mondo. La pace d' America è un buon argomento per isperare che il consumo possa quind' innanzi progredire, se non sulle basi alle quali si era abituati prima della guerra, almeno in modo da inspirar qualche fiducia allo fabbriche, costrette finora a ridurre il loro lavoro; non pertanto bisogna pensare che si tratta di una merce di puro lusso è la cui produzione, per quanto scarsa, sorpassa sempre gli ordinari bisogni.

Tutta l'attenzione dei filandieri è intanto rivolta in questo momento a poter penetrare su quali basi si apriranno le prime transazioni, e se dovessimo riportarci ad alcune vendite di sete vecchie friulane che si sono effettuate in questi ultimi giorni sulla piazza di Milano, non crediamo che i filatori possano restar mal soddisfatti. Ma qui da noi non possiamo ancora registrare un solo affare in sete nuove: si è bensì fatto l'acquisto di qualche piccola partitella di greggia fina ed anche di merito, da L. 33. 50 a L. 35, ma filande di qualche conto non se ne conosce finora di vendute. Si trattarono nel corso della settimana:

Libb. 1100 trame vecchie $^{26}/_{36}$ d. a L. 37.80
» 400 greggia vecchia $^{15}/_{18}$ » » 34.—

I mazzami reali si pagano da L. 31. 50 a 32; le sedette da L. 29 a 30 ed anche 30. 50 secondo il merito; e la strusa da L. 12 a 12. 50.

La educazione dei bivoltini procede finora abbastanza bene ed in modo da farci nutrire fondate speranze di un felice risultato. I più avvanzati stanno per entrare nel terzo stadio, ma in generale toccano appena alla seconda muta, e tutti mantengono l'andamento dei cartoni d'origine.

Sulla quistione della *Metida* dei bozzoli venne quest' oggi deciso, che nella formazione della Tassa provinciale debbano entrare tutti gli acquisti che verranno notificati fino al 20 di questo mese. Ne riparleremo nel prossimo numero.

NOSTRE CORRISPONDENZE

Lione, 26 giugno.

Alla straordinaria attività di questi ultimi tempi tenne dietro una calma relativa, che si è maggiormente pronunciata nel corso della settimana passata, e che non venne finora interrotta per mancanza d' avvenimenti di rilievo. Questo momento di sosta si era del resto fatto necessario, per concedere il tempo di classificare le diverse categorie di sete secondo il merito loro speciale, e perchè i prezzi potessero regolarsi sur una certa stabilità. In grazia di questo andamento più calmo del nostro mercato, i nostri corsi non vanno più soggetti da un giorno all' altro a quelle scosse violenti che sviano ogni combinazione, e i fabbricanti possono ricavare il prezzo di costo dei loro prodotti, senza timore che i calcoli della vigilia siano distrutti dall' aumento del domani.

La considerevole differenza che si rimarca fra i prezzi delle vecchie e quelli delle sete nuove, ha impedito finora gli affari *à livrer* che si ha di solito l'abitudine di trattare in principio della campagna; questi sono rari e molto difficili, e non vanno eccettuate che certe qualità di un impiego affatto speciale. Non si può dire lo stesso di qualche piazza di produzione in Italia che sembra su questo rapporto più favorita della nostra, poichè abbiamo conoscenza di vistose partite di sete greggie vendute a futura consegna a prezzi molto elevati, che variano da it. l. 104 a l. 112 secondo le provenienze e il merito delle filature.

E venendo a parlarvi dei risultati delle sementi del Giappone, egli è un fatto riconosciuto a quest' ora da tutto il mondo, che le importazioni originarie di qualunque casa o società che le abbia attinte alla medesima sorgente, hanno tutte presentato dei magnifici ed eguali prodotti, ed in modo che sarebbe difficile di conceder la palma all' una piuttosto che alle altre importazioni. Ed in questo l'Italia ha preceduto la Francia. Qui non si parla tanto, come da voi, di sementi giapponesi di terza e quarta riproduzione, ed ommettendo per ora di pronunciar giudizi sulla loro sicurezza, ciò vorrà sempre significare che qui non si ha fatto che seguire a qualche distanza la via tracciata da tre o quattro anni dalla iniziativa individuale, poichè se fossimo stati più pronti ed avveduti, non avremmo adesso a lamentare un raccolto inferiore a quello della passata campagna. Bisogna dunque riconoscerlo poichè è vero: gl' Italiani hanno dimostrato in questa circostanza una intelligenza superiore alla situazione, perchè hanno saputo portarci via la più gran parte delle sementi giapponesi d' origine, che le nostre case francesi avevano importato con tante spese ed a pericolo di grosse perdite.

La nostra Stagionatura ha registrato la settimana decorsa chil. 62,809, contro chil. 73,996 della settimana precedente.

Firenze 26 giugno

L' acquisto dei bozzoli si può dire terminato da qualche giorno e ormai più non si vedono che piccoli pesi delle località più elevate delle nostre montagne, quali vengono portati via prima di arrivare sul mercato da 9 a 10 lire il chilogrammo. L' assieme della raccolta è alquanto inferiore a quella dell' anno decorso, e avrebbe potuto riuscire tre volte più abbondante, se le sementi del paese fossero state in maggior quantità e sufficienti ai bisogni. In complesso, le sementi indigeni hanno perfettamente riuscito in alcuni luoghi e in alcuni altri abbastanza bene, ed hanno fornito dei buonissimi bozzoli che si svolgono molto bene alla caldaia e la cui rendita si può calcolare in ragione di 11 a 12 chilogrammi per uno di seta [1].

Le sementi levantine hanno dato in generale dei cattivi risultati; quelle del Giappone d' origine e di prima o seconda riproduzione procedettero piuttosto male nelle prime età, ma poi finirono abbastanza bene.

Un fatto però di qualche importanza e sul quale dovreste richiamar l' attenzione dei possidenti, si è che in tutta la Toscana, ove gli educatori hanno i gelsi in mezzo alle viti abbondantemente zolforate, i bachi riuscirono a meraviglia e segnatamente nella provincia di Pescia dove si ha l' abitudine dopo colta la foglia, di recider i gelsi fino al tronco ed all' altezza delle vigne fra le quali sono piantati.

Le greggie nuove sono molto ricercate, ma le pretese dei filatori rendono gli affari affatto impossibili. Finora non vennero contrattate *à livrer* che circa 30 balle in $^{9}/_{11}$ a $^{10}/_{12}$ d. da l. 105 a 108 il chilogrammo, franche a Lione; in quest'oggi si è fatto 112 per una classica partita $^{9}/_{11}$.

In mazzani e doppi s' è fatto quasi nulla, come nemmeno nella strusa; questi articoli sono tenuti a prezzi tanto alti che sarà molto difficile di trattarli se prima i filatori non avranno di molto ridotte le loro domande.

Milano 28 Giugno

La situazione del nostro mercato serico non ha presentato certe variazioni in questi primi giorni della settimana in corso, e se pur si volesse dinotare qualche lieve impressione, ci pare subentrata una poca di freddezza nelle trattative degli affari, senza aver portato finora della alterazione nei prezzi. Continuano del resto le domande pel consumo, e ad onta della elevatezza delle pretese pur si fa sempre qualche cosa, e per certi articoli anche con qualche leggiero rialzo sui corsi precedenti. La soverchia esigenza dei detentori non si può per questo tradurre in una disposizione favorevole all' articolo, ma dipende piuttosto dalla momentanea scarsezza dei lavorati, che verrà presto tolta cogli arrivi che si aspettano dai filatoi.

Andarono ancora venduti degli strafilati classici $^{20}/_{24}$ a L. 124; sublimi $^{18}/_{22}$ a L. 122 50; $^{22}/_{26}$ buoni correnti a L, 119; $^{22}/_{28}$ a L. 116. I titoli più tondi trascurati.

Per trame classiche di marca $^{18}/_{22}$ nuove si rifiutarono L. 120, e vennero invece collocate delle sublimi $^{20}/_{24}$ a L. 116 50; le vecchie secondarie da 22 a 34 trattate intorno alle L. 103 a 107 al chilogrammo. In complesso per le trame non si è manifestata la ricerca che provano gli organzini fini.

Le lavorate asiatiche provarono del favore, ben ritenuto per roba di qualche merito e perfetto lavorerio, segnatamente giapponesi trame ed organzini da 22 a 30 denari, organzini bengalesi da 22 a 32 e trame belle nette chinesi in tutti i titoli, anche tondi.

Per le greggie nuove è scemata l' ansietà degli acquisti in vista delle esuberanti pretese; si notarono vendite di filature buone correnti da 10 a 14 denari in gradazione, da L. 104 a 106; quelle primarie trattate da 106 a 110 nei titoli 9 a 13 denari.

I mazzami greggi hanno principiato ad affluire in maggior copia; per quelli scadenti si ottenne con difficoltà L. 80 a 84; i mazzami fini netti da L. 89 a 91, e le partitelle sino a L. 95 al chilogrammo.

Riguardo ai cascami e doppj in grana si è spiegata una vivissima domanda, ma si dubita che possano raggiungersi i prezzi domandati.

1) Libbre 13 a 14 per 0/0 al nostro peso.

GRANI

Udine 1 luglio. I mercati della settimana non hanno presentato una certa attività: le transazioni furono piuttosto limitate, ma i prezzi hanno potuto conservarsi sulla base delle precedenti quotazioni. I Granoni del resto godettero ancora di una discreta domanda.

Prezzi Correnti

Formento	da L. 14.25	a L. 13.50
Granoturco	» 10.50	» 10.25
Segala vecchia	» 9.75	» 9.50
» nuova	» 7.70	» 7.—
Avena	» 8,70	» 8.50

Trieste 30 giugno. Dopo l'ultimo nostro ragguaglio le transazioni concluse furono di non grande rilevanza. — Al principiare del periodo di cui diamo relazione, il ribasso sul Formento avvenuto all'Interno, in causa specialmente dei forti depositi formatisi negli scali principali, influì naturalmente a far declinare qui pure i prezzi dell'articolo, non però ad animare il nostro mercato, non bastando le concesse facilitazioni, nè a dar convenienza all'esportazione, nè ad invogliare la speculazione pella roba del prossimo raccolto; sopraggiunse dippoi maggior sostegno sui mercati dell'Ungheria, pelle ricerche avute dalla Germania, il che allontanò ancor maggiormente la possibilità di operazioni importanti. — In quanto al pendente raccolto del Grano osserviamo che fra i paesi produttori, la sola Italia sembra dare un risultato al tutto soddisfacente, mentre sì l'Ungheria che la Russia avranno a soffrire qualche deficienza; all'incontro le grandi regioni consumatrici, Francia ed Inghilterra promettono fino ad ora una produzione normale. — Nel Formentone avvi finora limitato consumo, per cui debolmente si mantengono i prezzi attuali; la speculazione vi rimane ancora totalmente passiva. — Segale ed Avena poco domandate e senza notevoli variazioni; così pure gli altri cereali. — Le vendite totali ammontano a Staja 58,500 fra le quali:

Formento

St. 4000	Ban. Ungh. pronto	F. 4,85	a F. 5,20
» 5000	» » cons. luglio	» 5,45	» 5,20
» 5000	Ghirca Odessa ai molini	» 6,—	» —,—
» 500	Friuli pronto	» 5,50	» —,—
» 1600	Veneto al consumo	» 5,60	» 5,25

Granoturco

St. 4500	Banato Ung. stor. cont.	F. 3,70	a F. —.—
» 4000	Italia al consumo	» 3.85	» 3,40
» 1000	Valacchia pronto	» 4.15	» —,—
» 1000	Albania »	» 3,70	» 3.60

INTERESSI PUBBLICI

Strada ferrata da Villacco - Udine - Cervignano.

(Continuazione - Vedi N. precedente)

Ma il sullodato ingegnere in capo doveva corrispondere al proprio mandato, proponendo i mezzi onde procurare in qualsiasi modo l'attuazione della ferrovia per la valle dell'Isonzo, e nella sua perspicacia si avvide non esservi altro mezzo fuori di quello dell'ammettere le più eccessive pendenze di 1/50 1/40, cioè del 20 o 25 per 1000, onde abbreviare la linea, escludendo le sorprendenti deviazioni nelle anguste e malagevoli valli secondarie contemplate nel primo Progetto.

Alla sola enunciativa però di tali pendenze imitando le ferrovie del Semmering e del Brenner, la prima delle quali, dopo ammirato l'ingegno del suo autore pei prodigi d'arte, ha formato soggetto di continui lamenti, e la seconda fu suggerita dall'assoluta necessità d'istituire per quell'unico varco delle Alpi Retiche la comunicazione col lago di Costanza e l'arteria principale pelle diramazioni commerciali a tutti gli Stati germanici, limitando al più possibile l'apertura delle gallerie onde farla finita nel più breve tempo possibile; per siffatta enunciativa, dicesi, la decantata via, da Villacco per la valle dell'Isonzo a Gorizia, anzichè raccomandarsi dal lato tecnico ed economico, provoca una critica la più rigorosa.

Diffatti nei riguardi tecnici non è permesso ricorrere all'espediente di eccedere a tal segno colle pendenze in riflessibile estesa, quando havvi di confronto un'altra via come quella per la valle del Fella che offre tutti i vantaggi sopradescritti; e meno poi dal lato economico, mentre è notorio ed evidente che, a parità di concorrenza, le spese di esercizio e di manutenzione delle ferrovie a dolci pendenze e delle macchine relative, riescono notabilmente minori, e che le percorrenze vengono senza pericolo sensibilmente accelerate. [1])

Quindi considerata anche l'opportunità di costruire il tronco di leghe 5 (chil. 38) da Udine al Fella che riuscirebbe comune per avviare al lago di Costanza in diretta corrispondenza colla più economica ferrovia da Udine al porto di Cervignano della lunghezza di solo leghe 3.75 (chil. 20.60), non valgono opposizioni pella scelta di quella linea. E ciò tanto meno dappoichè nei riguardi strategici dessa corrisponde perfettamente al Programma dell'Ecc. I. R. Ministero anche in riflesso che lungo l'intiera linea di pianura sino ad Ospedaletto, ben discosta dal Litorale ed a portata del forte di Osoppo e della r. strada militare a sinistra del Tagliamento non si attraversa alcun canale d'importanza, ed all'incontro nel solo tronco da Udine a Gorizia vi hanno li quattro ponti del Torre, Natisone, Judri ed Isonzo che reclamano una speciale vigilanza.

Ciò esposto, relativamente alla linea per la valle dell'Isonzo, potrebbesi prescindere da qualsiasi ulteriore osservazione; ma acciò non sembri che si ammetta la possibilità di verificare il tracciamento Semrad con maggiore agevolezza di quello per la valle del Fella, e che mercè li suoi studj possa offrire il vantaggio della brevità e della economia nella spesa di costruzione, non posso tralasciare di soggiungere alcuni riflessi in proposito.

Ad eccezione della tratta da Gorizia a Salcano, estesa circa kl. 3000 (m. 5680), la strada sino a Caporetto non può certamente chiamarsi pianigiana, perchè la valle dell'Isonzo è chiusa tra monti, quali veggonsi partendo da Udine lungo la Pontebbana soltanto in Ospedaletto; e per far sede alla ferrata, con opportuno tracciamento planimetrico ed ortografico, esigonsi sino a Canale non pochi tagli di roccia, trincee, muri di sostegno ecc., da qui sino a Lock s'incontrano ben maggiori ostacoli in causa della falda ripidissima, per buona tratta anzi a picco costituita da tufo calcare poco compatto, o congerie, che all'azione atmosferica scomponesi facilmente. Da Lock per S. Lucia e Prapetna a Tolmino, non puossi evitare la costruzione d'importanti viadotti. E finalmente anche dal detto punto sino a Caporetto sarebbe forza sostenere un dispendio notabilmente maggiore di quello occorribile in una strada pianegiana anche in causa della attraversata dell'Isonzo e di parecchi confluenti.

Pegli immensi ostacoli che si oppongono alla prosecuzione della ferrata sulla sinistra dell'Isonzo, dovevasi ritenere una assoluta utopia il tracciamento 1857-58, e ne veniva di necessità che si studiasse di combinarlo sulla destra.

Non credo però ammissibile con economia di spesa lo sviluppo planimetrico da presso Caporetto verso la valle del Natisone, e vedo che tuttavia s'incontrano delle difficoltà comparativamente molto maggiori di quelle meritevoli di studio pel tracciamento a destra del Fella da Campolaro di Chiusa a Pontebba.

E difatti gl'innumerevoli macigni che ingombrano le sponde ed i letti dei torrenti lungo le valli superiormente a Caporetto fanno ovunque testimonianza delle catastrofi già subite dalle loro coste montuose. La dissoluzione di questi monti è tale che in alcuni siti, come fra Tornova e Plusna, e principalmente al disopra della Chiusa di Flitsch veggonsi nelle loro vette dei risalti a guisa di speroni che dovranno egualmente dissolversi e cadere.

Fra il villaggio di Tornova e la località d'Illouz havvi una ripida salita e conseguente discesa per accedere al piano di un imponente alluvione di ghiaja frammista a voluminosi macigni a vistosa altezza sopra l'Isonzo che vorrebbesi superare con *semplici spezzamenti nella roccia*, anzichè contemplare l'apertura d'una galleria, abbandonando così la precedente idea di assecondare il piano della valle ed impegnandosi piuttosto nella erezione di più ponti e viadotti alti kl. 10 (m. 19) nella tratta superiore di leghe 1.62 (chil. 12).

Per sortire dalla Chiusa di Flitsch, probabilmente non basterà di estendere il proposto tunnel per soli kl. 300 (m. 570). E per salvarsi dalle valanghe e franamenti di materie e massi sino al fondo della valle di Coritenza, estesa leghe 2.4 (chil. 18.20), sarebbe forza istituire una galleria artificiale quasi continuata, nonchè importanti viadotti pei travalicamenti della Mogonza, Predilka e Coritenza, l'ultimo dei quali viene indicato dell'altezza di kl. 32 (m. 60.70) nella lunghezza di kl. 120 (m. 227.70) [1]). (Vedi pagina 17 e 18).

Tutti convennero nell'assoluta necessità di aprire attraverso il monte Prediel un tunnel lungo non meno di kl. 1080 (m. 2082.50), e questo sarebbe certamente poco per mettersi al coperto di tutte le valanghe, mentre allo scadere del p. p. aprile dovevasi percorrere la vecchia ripidissima discesa verso Raibl dove si mantengono tuttora le gallerie in legname indicate nell'allegato A, e solo col mese dei fiori sarà stata aperta la strada detta d'Estate.

Il lago di Raibl indica la potenza dei franamenti caduti dai monti a destra e sinistra della valle di Flitscha, franamenti che sino al piede del Prediel sono ancora ragguardevoli. Ed inferiormente a Raibl vedesi per buona tratta arrestato il rapido corso di quel torrente in causa delle più recenti frane discese dalle falde. La poca inclinazione dei monti poi, e la loro natura ghiajosa ed argillosa difficultano anche inferiormente verso Tarvis l'apertura della ferrovia.

Prendendo quindi in considerazione soltanto la esuberante altezza degli indicati viadotti e l'importanza delle gallerie occorrenti lunghesso la linea da Gorizia pel Prediel a Villacco per la sommata estesa di più migliaja di klafter al confronto di circa soli kl. 400 (m. 760) occorribili in 9 o 10 brevissime tratte onde procurare lungo la r. strada Pontebbana le più comode curvature, dovevasi abbandonare assolutamente l'idea di qualsiasi tracciamento per una ferrovia lungo la valle dell'Isonzo.

Ed in vista delle condizioni suesposte non vi metto dubbio che il più profano delle tecniche dottrine, purchè imparziale, direbbe che non meritava la pena di questi rilievi per far emergere la preferibilità della via Pontebbana.

Anche riguardo alla vantata abbreviatura della linea da Gorizia pel Prediel a Villacco, confesso di essermi torturato il cervello senza trovarne il filo, come a prima vista lo avrebbe forse scoperto qualunque avesse dato minor peso ai cenni esposti nell'opuscolo surripetuto, mentre dalla semplice ispezione dell'allegatavi topografia chiaramente emerge come lo sviluppo della ferrata colle rettifiche in azzurro, prescindendo pure dalla divergenza verso il Natisone, deve importare una lunghezza notabilmente maggiore di quella misurata dalla strada attuale.

Dai cippi migliari esposti su questa strada desumesi che:

dalla stazione di Gorizia a Caporetto si hanno	Leghe 7.40
da Caporetto a Tarvis	» 6.60
da Tarvis a Villacco	» 4.50
Totale	Leghe 18.50

All'incontro pella smania di distruggere il sopraindicato vantaggio di leghe 3.33 che la strada Pontebbana avrebbe su quella del Prediel, si studiò di estendere all'infinito le più forti pendenze della ferrovia calcolando di rendere così attivo anzichè passivo tale elemento di confronto fra le due linee. E vennero quindi ritenute per norma le distanze:

da Gorizia a Caporetto . . . . Leghe 6.925

da Caporetto per Seifnitz e Tarvis a Villacco leghe 12.554, ossiano:

da Caporetto a Seifnitz	» 7.044
da Seifnitz a Tarvis superiore	» 0.740
da Tarvis a Villacco leghe 5.50 — 0.74 = .	» 4.760
Totale	Leghe 19.469

E vorrebbesi anzi ridurla a leghe 17.719. Dall'esposto dettaglio ravvisasi essere accaduto un primo errore nella distanza da Gorizia a Caporetto, essendochè in luogo di eseguire l'andamento dell'attuale strada che, passata alla destra dell'Isonzo pel ponte di Canale, va direttamente per Ronzina e Volzano a Idersca, la ferrata seguirebbe la sinistra del fiume colla notabile deviazione per S. Lucia e Tolmino, e la si vorrebbe tuttavia abbreviata di leghe 0,475. Quindi per non attediare con altre simili osservazioni, devo riportarmi alla misura fatta sulla detta topografia che dà li seguenti risultati:

Da Gorizia a Caporetto	Leghe 9.—
da Caporetto a Seifnitz	» 9,26
da Seifnitz a Tarvis superiore	» 0.74
E ritenuto come sopra da Tarvis a Villacco	» 4.76
Sommano	Leghe 23.76

Pertanto ammessa la distanza da Gorizia per Udine a Villacco in	» 21.27
rimane sempre a favore di quest'ultima linea il risparmio di	Leghe 2.49

1) Per innalzare un convoglio ferroviario ad una data differenza di livello misurata dal piede della salita al punto culminante, occorre una forza 200 volte maggiore di quella che sarebbe necessaria per fargli percorrere la stessa misura in lunghezza sovra un piano orizzontale.

1) Allo scadere del p. p. mese di aprile trovavansi ancora molte nevi su quella falda del monte, e precisamente di fronte alla pietra migliaria N. XVIII da Trieste una estesa valanga intercludeva quasi per intiero l'alveo del torrente Coritenza. Nella valle di questo nome poi, e per buona tratta inferiore, i macigni piombati dai monti veggonsi fitti a guisa di gragnuole.

E giova avvertire che non si fa calcolo di qualsiasi possibile accorciamento ad entrambe le linee coll' aumentare le pendenze anco verso Villacco, essendochè noi speriamo che i tecnici incaricati dello sviluppo del progetto da Tarvis a Villacco, vorranno piuttosto assecondare il nostro scopo di procurarle più dolci di quello fissate nel 1857-58, per cui è maggiormente inattendibile la riduzione a leghe 17,719. [1])

Dimostrata così l' impossibilità di far apprezzare la strada Gorizia-Villacco neppure sotto l' aspetto della maggiore brevità del cammino, la quale in ultima analisi, se pure fosse, andrebbe a riuscir vana pel rallentamento del corso nelle straordinarie pendenze di cui sarebbe fornita la strada medesima, rimane a trattare soltanto relativamente alla vantata economia nella spesa di costruzione, ed a tale scopo, attesa principalmente l' esagerazione fatta col valutare il tronco della ferrovia in pianura da Udine ad Ospedaletto in ragione di un milione di fiorini per ciascuna lega, mentre quello veramente montuoso da Gorizia a Caporetto fu calcolato, tutto compreso, a fior. 1,042,200, cioè soli fior. 42,200 di più per lega, è forza rinnovare i calcoli su basi ben diverse da quelle esposte nell' opuscolo.

Non trovasi di convenire sul preventivo Semrad basato al costo medio nelle ferrate dello Stato Italiano pel detto tronco da Udine ad Ospedaletto, perchè questo presenta tutte le possibili facilità di esecuzione, e la vicinanza di tutto il materiale all' uopo occorrente. Non è ammissibile la supposizione del bisogno di lunghe tratte di gallerie per difendersi dalle lavine e dalla caduta di macigni nel tronco da Ospedaletto a Seifnitz, perchè non vi hanno pericoli di tal sorte, e molto meno ritengonsi attendibili le parificate condizioni del tronco nell' ampia valle da Pontebba a Tarvis, colla linea dell' Isonzo, specialmente in riguardo alla locomozione. È una partita molto influente pel minor costo della ferrovia da Udine per Pontebba a Tarvis la facilità di avere a portata specialmente le pietre da taglio, quale rendesi palese dalla semplice osservazione nei caseggiati quasi dovunque forniti nei contorni dei vani di porte e finestre con buone pietre, mentre nell' altra linea, eccetto la veramente stupenda cava presso Salcano, sembra non potersene contare di soddisfacenti essendochè trovasi quasi del tutto abbandonato l' uso superiormente a Ronzina.

Ma siccome potrebbesi opporre anche jalli confronti ch' io mi accingessi a fare con qualsiasi altra ferrovia il di cui costo trovasi dettagliatamente dimostrato da diligenti trattatisti tecnici tanto pella costruzione quanto pell' esercizio, e ciò negando l' analogia delle condizioni locali, così avendo promessa l' esposizione del Resoconto delle spese tutte incontrate pella r. strada Pontebbana, sembrami più consono e logico, e quindi meno soggetto a dubbj e contestazioni, il riferimento e confronto dei nuovi lavori occorribili per la sede stradale della ferrata, con quelli fin qui eseguiti sulla r. strada stessa, e ciò specialmente nel caso che sono disposto a far calcoli della massima esuberanza.

Onde evitare poi ulteriori rettifiche di poco frutto rispetto alle spese pell' armamento ed altre costruzioni superiori, ripeterò i prezzi adottati dall' ingegnere in capo sig. Semrad con le più eque applicazioni.

In riguardo alle maggiori o minori difficoltà di costruzione l' intera linea da Udine a Villacco va divisa in cinque tronchi, cioè:

I°. Da Udine ad Ospedaletto . . . Estesa Leghe		4.—
II°. Da Ospedaletto a Campolaro, frazione del comune di Chiusa . . . . compensandosi così la costruzione dei manufatti attraversanti le acque da Ospedaletto a Portis colla maggiore facilità nella formazione della sede stradale.	»	3.30
III°. Da Campolaro a Pontebba, qual parte la più costosa (chil. 13)	»	1.70
IV°. Da Pontebba a Tarvis	»	3.25
V°. Da Tarvis a Villacco	»	4.76
Totale come retro Leghe		27.01

E qui il dottor Corvetta, fa seguire il preventivo di tutti gl' importi necessari pella costruzione dell' intiera linea da Udine a Villacco, coll' aggiunta delle spese per acquisto di locomotive, pella direzione dei lavori e pell' amministrazione nel corso di tre anni, e che noi riportiamo in complesso per ogni singolo tronco.

[1]) L' ingegnere dott. Buzzi appunto nella vista di migliorare le pendenze fra Tarvis e Villacco, col suo tracciamento da Pontebba e Malborghetto, si portò a destra della valle di Tarvis anzichè a sinistra, impegnandosi a costruire nello spartiacqua di Seifnitz una galleria lunga kl. 340 (met. 646) profonda kl. 16 che altrimenti potrebbe risparmiare.

I°. Tronco	Leghe	4.—	fior.	2,040,900
II°. »	»	3.30	»	3,623,700
III°. »	»	1.70	»	2,448,000
IV°. »	»	3.25	»	2,925,000
V°. »	»	4.76	»	7,009,700

Dispendio complessivo per la ferrovia da Udine a Villacco, estesa leghe 17 . . . . fior. 18,047,300; e quindi ne risulta un risparmio di fior. 9,516,000 su quello di fior. 27,608,300 sommato a pag. 20 dell' opuscolo del sig. Semrad. E senza perdersi a considerare gli aumenti che dovrebbonsi pure applicare al preventivo pella valle dell' Isonzo, in causa della negata abbreviatura della linea, il nostro ingegnere in capo così prosegue:

Io avrò forse commesso qualche involontaria ommissione, od errore, ma non sarà certamente madornale, mentre a tutti quelli che conoscono entrambe le linee del Fella e dell' Isonzo, sembrò incredibile la tentata dimostrazione che la ferrovia lungo la prima possa costare un milione di più della seconda. Ed ognuno sa comprendere come quella del Brenner a doppio binario sarà confrontabile alla via del nevoso Prediel avente lo spartiacqua pressochè alla medesima altezza, ma per nessun conto alla Pontebbana che abbraccia un tronco in piano per l' estesa di leghe 4, ed attraversa l' alpe a kl. 233 più in basso.

Quindi ritengo pienamente comprovata la preferibilità della linea Udine-Pontebba-Villacco anche pei riguardi economici, e ciò tanto più che pel bene inteso prolungamento da Udine a Cervignano, utile scalo fluviale dell' Adriatico, trattasi di costruire sole leghe 3.75 di ferrovia, la quale pella somma facilità dell' attuazione non può importare un dispendio maggiore di fiorini 400,000 per lega, ossia in totale fior. 1,500,000.

Onde smentire alla vantata brevità della linea per la valle dell' Isonzo ho già esposti troppi confronti seguendo l' ordine dell' opuscolo, e quindi trascurando la ripetizione a pag. 22 dell' opuscolo medesimo mi rimane solo a versare relativamente alla probabile rendibilità delle strade, ed alla economia dell' esercizio.

Siccome però l' onorevole ingegnere Semrad lasciando a trattare la prima di queste parti al Comitato Goriziano, passò direttamente alla seconda, debbo anch' io fare un salto, dappoichè esso Comitato nella Relazione del gennaio p. p. non trovò di soggiungere favorevoli nozioni in proposito.

Di quanto riescano passive all' esercizio le forti pendenze vennero già fatti i più minuti rilievi dall' emerito ingegnere Cantalupi al capitolo VIII. vol. I. del suo Trattato sulle strade ferrate edito in Milano nel 1857, e veduto come il Semrad non si è cimentato di riferire li confronti di economia alla linea del Fella, potrei ommettere di fare ulteriori rimarchi in proposito.

Siccome però egli ha già provocata una contraria dimostrazione per parte di detta persona, basata alli più recenti resoconti sull' esercizio della ferrovia del Semmering, così reputo ultissimo di allegare sub E la dimostrazione stessa quale mi venne gentilmente comunicata.

Nella unita Corografia trovansi riportate fedelmente tutte le posizioni dei luoghi abitati lungo la valle dell' Isonzo, quali vennero distinti in quella dell' opuscolo Semrad, quantunque alcuni di essi come Dugoniva, Lock, Suina, i tre soli casolari dell' Illouz, ecc. non figurino neppure come frazioni nel compartimento territoriale dell' Illirico. E tuttavia, benchè la ristrettezza di spazio non abbia permesso di segnare sulla carta medesima i ben maggiori villaggi lungo la valle del Fella, appariscono a colpo d' occhio li numerosi fabbricati di cui è questa valle fornita.

Per desumere la probabile rendibilità della ferrovia in discorso sarebbe d' uopo conoscere que' dati statistici che a tempo opportuno verranno certamente raccolti ufficialmente e pubblicati a cura della Camera provinciale di Commercio e d' Industria, ma frattanto non riuscirà inutile un cenno sul possibile movimento della popolazione a portata di ciascuna delle due linee.

A questo scopo giova prendere in considerazione li territorii da percorrersi dalle progettate ferrovie, osservare il numero delle strade distrettuali o comunali concorrenti alle attuali linee principali di strada, nonchè la posizione in cui si trovano gli altri distretti prossimi all' una od altra di esse ferrovie.

Percorrendo la r. strada Pontebbana prolungata fino a Cervignano si attraversano li territorii distrettuali di Gradisca, Palma, Udine, Tarcento, Gemona e Moggio, che abbracciano circa . . . . N. 162,400 abitanti, senza contare quelli a sinistra del Natisone e dell' Isonzo; e poscia quello della Carinzia da Pontebba a Tarvis con . . . . . » 7,000

In forza delle molte strade commerciali e comunali perfettamente sistemate inferiormente a Palma, ha luogo la concorrenza di quasi tutto il distretto di Latisana ed una piccola parte di quello di Codroipo ossiano . . . . . . » 15,000

Da Udine ad Ospedaletto si hanno pure molte strade simili alle precedenti per le quali conviene il concorso di tutto il distretto di Cividale » 36,600

E di oltre la metà del distretto di S. Pietro » 8,000

Così pure del distretto di S. Daniele . . . » 13,000

Finalmente pella strada consorziale di Tolmezzo che s' incontra ai Piani di Portis concorrono tutti gli abitanti dei distretti Carnici che comprendono abitanti . . . . » 44,000

Totale della popolazione che potrà concorrere alla ferrovia Cervignano-Udine-Pontebba-Tarvis N. 286,000

All' incontro per la valle dell' Isonzo dove non incontrasi alcuna strada carreggiabile, tranne quelle dette del Pulfero e di Tolmino, ammettendo la concorrenza della popolazione della parte superiore del Circolo di Gorizia dell' intero distretto di Tolmino e di una metà circa del distretto di S. Pietro, nonchè di quella del territorio Carinziano compreso Tarvis, si conterebbe tutto al più N. 78,000.

La preminenza quindi della via Pontebbana sino a Tarvis, al confronto di quella di Gorizia pel monte Prediel, rispetto al numero della popolazione sta nel rapporto di 4 : 1.

Ed in tale rapporto non v' ha dubbio che starà anche il movimento delle esportazioni di sete, animali da macello, formaggi e burri, legnami, ferro, carboni fossili o ligniti, ecc., e pelle importazioni di coloniali, grani, vini ecc., che terranno sempre vivo il commercio con Trieste, mentre anche nello stato attuale delle cose, dall' ultimo resoconto degli azionisti della Società meridionale risulta che l' introito durante l' anno 1863 fu alla stazione di F. 209,478, ed a quella di Gorizia di soli F. 80,789.

Da tutto il suesposto chiaramente risulta che l' esimio ingegnere in capo sig. Semrad ebbe a trattare la più ardua questione, mentre per quanto ingegnosi siene li ripieghi da esso suggeriti onde abbreviare la linea Gorizia-Raibl-Tarvis-Villacco evitando gli insormontabili ostacoli che si oppongono allo sviluppo della ferrovia con miti pendenze, e la conseguente esorbitante spesa non confrontabile con quella per la linea Udine-Pontebba-Villacco, questa presenta tanti e tali vantaggi da riuscire sotto ogni aspetto di gran lunga preferibile. Come eziandio riesce favorevole per la facilità di darla compita in tre anni in luogo dei cinque almeno occorribili per quella del Prediel, e di usufruire a breve termine del più importante tronco da Cervignano a Piani di Portis esteso leghe 7.75.

Ed anzi il nuovo tracciamento da esso necessariamente proposto alla destra dell' Isonzo colla divergenza da Caporetto verso il Natisone sino da presso Robig, accenna al più breve e facile cammino lungo la strada militare pel Pulfero e Cividale ad Udine, tuttora mantenuta a carico dello Stato, per cui raggiungerebbesi l' attuale ferrovia con leghe 5.25 di nuova costruzione al confronto delle leghe 9.25 occorribili dallo stesso punto di deviazione sino a Gorizia; e diverrebbe abbreviata la corsa pel regno Lombardo-Veneto di leghe 4, senza perciò allungarla da Villacco a Gorizia più di un quarto di lega, il quale rimarrebbe largamente compensato dalle più moderate pendenze. E per tal modo venne posta in vista una strada che dopo quella di Pontebba sarebbe più opportuna nei riguardi strategici, ma l' eccessiva altezza dell' inevitabile monte Prediel, *soggetto a molte nevi e valanghe*, obbliga ad abbandonarla al pari di quella per Gorizia.

Lodevolissimo è pertanto il partito preso dalla locale Camera di Commercio, di rompere quel silenzio che pur troppo ebbe a tenere al pari della Deputazione di Borsa in Trieste durante la costruzione dell' attuale ferrovia colla malaugurata divergenza verso Gorizia, e che portò l' allungamento della linea da Udine a Trieste di leghe 1.50 (chilom. 11.40); e raccoglierà certamente i frutti della propria attività tostochè sarà dettagliato il nuovo progetto, mentre le circostanze di fatto della r. strada Pontebbana vennero da me esposte colla piena conoscenza locale da circa trent' anni, e colla massima lealtà siccome evincesi dalle documentate notizie storiche.

Mi lusingo quindi di avere con ciò corrisposto nel miglior modo possibile alle deboli mie forze in argomento di tanta importanza, od almeno colla raccomandata franchezza, all' incarico domandatomi.

Udine, 25 maggio 1865.

G. Corvetta *ing. in capo.*

COSE DI CITTA'

Il Consiglio Comunale è convocato di nuovo per venerdì 7 corrente all'oggetto di trattare sugli argomenti che seguono:

1. Stabilire la pubblicazione a stampa del protocollo del Consiglio Comunale e determinare il modo con cui questa deve avere effetto.

2. Nomina del Direttore della pia Casa di Carità.

3. Sulla massima d'istituire in Udine una scuola elementare maggiore maschile comunale, in luogo delle due scuole elementari maggiori.

4. Aumento di onorario al personale delle scuole elementari minori comunali.

5. Proposta pella nuova sistemazione dei circondari sanitari della Città di Udine e suo circondario.

6. Sulla proposizione di compra-vendita della Piazza del Fisco, rinnovata dalla ditta fratelli Angeli al Comune di Udine.

7. Sulla proposta del sig. G. L. dott. Pecile per la cessione di uno spazio ad uso di mercato fra la contrada di S. Pietro Martire e S. Maria.

8. Costruzione di una cavallerizza ad uso militare, verso restituzione della Piazza delle legna per uso pubblico da destinarsi.

Avremmo desiderato che le iniziative Municipali, di cui parla l'invito diramato ai sig. Consiglieri, fossero state pubblicate per le stampe, poichè in questo modo si avrebbe offerto ai cittadini l'opportunità di manifestare le loro intenzioni sulle idee spiegate dalla Dirigenza, e ai signori Consiglieri una norma di seguire nelle loro deliberazioni, onde viemmeglio assecondare i desideri del paese che sono chiamati a rappresentare. È questo un sistema dal quale non si può scostarsi quando s'intenda veramente di condurre le cose come lo esige la generalità dei cittadini e come lo richiede la progredita civiltà. Abbiamo già fatto qualche passo su questa via, ma ce ne restano molti altri a fare; e ogni indugio che si frappone alla più completa pubblicità di quanto riguarda l'amministrazione del Comune, è tanto tempo perduto a danno degl'interessi e delle aspirazioni del paese.

Fra le proposte assoggettate alla decisione del Consiglio, che dal più al meno sono quasi tutte importanti, noi dobbiamo raccomandare in principalità la riforma del servizio sanitario, come quella che vien reclamata universalmente da ognuno che comprenda gli attuali bisogni del povero. I signori Consiglieri devono a quest'ora esser fatti persuasi che il numero di quattro medici condotti è troppo ristretto per soddisfare ai bisogni della Città e dei Corpi-Santi, e ci lusinghiamo per tanto di sentirli compenetrati dell'assoluta necessità di nominarne altri due e di dividere il servizio in *interno* ed *esterno*, sulle basi che abbiamo esposte in passato.

A questa urgentissima misura tien subito dietro la quistione dell'onorario dei maestri comunali delle scuole elementari. Abbiamo accennato in altri numeri le ragioni pelle quali ci siamo assunti di propugnare l'aumento del miserabile stipendio col quale vennero finora retribuiti, e quindi torna affatto inutile il ricordarle di nuovo. Diremo soltanto agli onorevoli Consiglieri, che l'insegnamento primario ha una grande importanza sullo sviluppo intellettuale e morale della gente del popolo, e che per ottenere dei buoni effetti ci vogliono buoni maestri, e che i buoni maestri vanno pagati.

Sulla proposta del sig. G. L. dott. Pecile dobbiamo riportarci alle osservazioni esposte nel N. 14 del 2 aprile scaduto, a meno che le condizioni non fossero mutate, ciò che non conosciamo; ma piuttosto ci pare adesso abbastanza ragionevole e che meglio risponda al desiderio del pubblico, l'acquisto della Piazza del Fisco sulle proposizioni da ultimo avanzate dalli signori Fratelli Angeli. Ed infatti, il prezzo di fior. 6:88 per ogni metro quadrato non è un prezzo fuor di ragione, ed in questo s'accordano anche le opinioni degli uomini *più competenti*. In ogni modo, senza punto trascurare la parte economica, il Municipio dovrebbe una volta farla finita con questa piazza della quale ha tanto bisogno e nettarla da quelle immondizie che stanno così male nel centro di una città e che il pubblico non vuol più comportare. Le titubanze messe del Municipio nell'assicurarsi di quella località non hanno avuto altro effetto finora che quello di farne aumentare il valore: è tempo dunque di decidersi per non aver a pagarla più cara un'altro giorno.

Vediamo con piacere che in questa seduta si tratterà pure della compilazione dei Protocolli Verbali, e qualunque sia il sistema che verrà adottato, saranno a nostro avviso tutti buoni, quando presentino la facilità *di poterli leggere e firmare* prima di chiudere la tornata.

Che gli onorevoli Consiglieri concorrano adunque in buon numero per dare una prova del loro attaccamento agl'interessi del Comune e per giustificare anche in questo modo la fiducia che il paese ha in loro riposta. Se noi non pensiamo da soli alle cose nostre, non si otterrà mai niente di buono; e sarebbe anzi da desiderarsi che in questa circostanza qualcuno sorgesse a proporre la elezione del Podestà e degli Assessori, tanto più che, a quanto ci si fa credere, sarà molto prossima anche la sistemazione degli impiegati.

— Ci pervengono nuovi reclami sulla scarsa ed indecorosa illuminazione della Città, e sarà bene che i sig. Consiglieri avvisino al mezzo di toglierci da quella oscurità alla quale ci vuole condannati il Municipio. Si ha perduto tanto tempo in misure e calcoli sprecati, e non si ha mai pensato d'istituire le *fiammelle modello* a controllare le mancanze della Compagnia.

— È uscito il nuovo giornale **L'Artiere udinese** e da questo numero possiamo ripromettersi che saprà raggiungere lo scopo che si è prefisso, che è quello d'istruire ed educare il nostro popolo. Gli auguriamo un prospero successo.

— Sul caso di pustula maligna del quale abbiamo fatto cenno nel numero precedente, riportiamo la seguente Circolare della i. r. Delegazione diramata agli ii. rr. Commissari distrettuali e alle Rappresentanze comunali della Provincia:

Nella stalla della famiglia Fabris di Cusignacco, frazione della Comune di Udine, moriva il giorno 7 corrente un Bue per Antrace volg. Milzone (malattia maligna descritta in ogni suo dettaglio alla pagina 301 del Codice sanitario, e nelle Ministeriali Istruzioni 1839 emesse colla Circolare 17 luglio 1860 N. 11813 IX), ed inconsultamente mangiata di quella carne da due individui, padre e figlio, al servizio di detta famiglia, il primo morì nello spazio di 24 ore per pustola maligna, ed il secondo per lo sviluppo della stessa fu passato in cura a questo civico ospedale, ove trovasi in grave pericolo. 1)

Fu denunciato il fatto all'Autorità Giudiziaria, per la trascurata denuncia, attuandosi immediatamente sul luogo le più severe misure precauzionali, e rispettive di legge, e se ne dà tosto parte a tutte le Autorità della Provincia perchè a mezzo dei MM. RR. signori Parrochi sieno dall'altare ammoniti i proprietari d'animali tanto sull'obbligo delle denuncie nel caso di sviluppo della malattia, che sulle cautele e prescrizioni portate a scanso della malattia stessa dal succitato codice sanitario ed Istruzioni mettendone in conforme avvertenza il personale sanitario, con obbligo di riferta a corsa di posta al caso di qualsiasi emergenza anche sospetta sempre con un cenno sulle misure istantaneamente attuate.

L'I. R. Delegato Provinciale
CABOGA.

— Diamo luogo alla seguente lettera

S. Vito 28 giugno 1865

Le vetture dell'Impresa che da qui muovono tre volte al giorno pel trasporto dei viaggiatori che partono od arrivano colla strada ferrata, avrebbero a quest'ora dovuto richiamar l'attenzione delle Autorità locali, perchè non presentano quella sicurezza che si ha diritto di pretendere in questo genere di servizio.

In primo luogo le carrozze sono vecchie e sconnesse fino al punto di metter in pericolo le sei o sette persone che vi stanno per entro stivate propriamente a mo' di sardelle; e poi l'impresa, per una sordida economia, si serve dei cavalli che vengono rifiutati dalla i. r. armata e che, non abituati all'attiraglio od al morso, riescono sempre pericolosi. E tanto è ciò vero, che s'ebbero finora a lamentare diversi sinistri ed anzi non è molto dacchè in un solo giorno rovesciarono ben due di queste famose vetture.

Che la Società studi tutte le possibili economie per far prosperare la sua impresa, è giusto e nessuno può contendergliele; ma che per troppa avidità di guadagno metta a pericolo la vita dei passeggieri, è tale enormità che non va tollerata. E non è da dire che non si abbia tempestato e molto e da tutti contro questo disordine; ma le Autorità non se ne danno per intese e meno di tutte la onorevole Deputazione Comunale che pur ha saputo dimostrar tanto zelo per inezie di nessuna importanza.

Interprete per tanto dei desideri di tutto il paese, vi prego, sig. Redattore, di voler dare pubblicità a queste nostre rimostranze, nella lusinga che qualche misura venga infine adottata da chi ha dovere di vigilare sulla pubblica sicurezza.

N. F.

1) Veniamo assicurati che l'ammalato va migliorando.

PREZZI CORRENTI DELLE SETE

Udine 2 Luglio

GREGGIE d.	10/12	Sublimi a Vapore	a L.	—:—
»	11/13	» »	»	—:—
»	9/11	Classiche	»	36:50
»	10/12	»	»	36:—
»	11/13	Correnti	»	35:50
»	12/14	»	»	35:—
»	12/14	Secondarie	»	34:50
»	14/16	»	»	34:—

TRAME d.	22/26	Lavorerio classico	a.L.	—:—
»	24/28	» »	»	—:—
»	24/28	Belle correnti	»	38:50
»	26/30	» »	»	38:—
»	28/32	» »	»	37:50
»	32/36	» »	»	37:—
»	36/40	» »	»	36:50

CASCAMI -	Doppi greggi	a L. —:—	L. a	—:—
	Strusa a vapore	13:—	»	12:50
	Strusa a fuoco	12:25	»	12:—

Vienna 28 Giugno

Organzini	strafilati	d. 20/24	F. 31:—	a	30:—
»	»	» 24/28	» 30:—	»	29:—
»	andanti	» 18/20	» 29:75	»	28:50
»	»	» 20/24	» 28:50	»	28:—
Trame	Milanesi	» 20/24	» 28:—	»	27:75
»	»	» 22/26	» 27:75	»	26:50
»	del Friuli	» 24/28	» 27:50	»	27:—
»	»	» 26/30	» 26:75	»	26:50
»	»	» 28/32	» 26:—	»	25:75
»	»	» 32/36	» 25:50	»	25:—
»	»	» 36/40	» 24:75	»	24:50

Olinto Vatri *redattore responsabile.*

Udine, Tipografia Jacob & Colmegna